

Saab 9-7X 2005–09

NEVS-brevet onsdag 17 april
Föregående tisdag 16 april



1. Svenska Saabingenjörer bakom Jaguars elbil

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-04-11, 18:25

Så utvecklades tekniken – av tidigare Saabfolk.



Jaguar gjorde en ganska vågad satsning med elbilen I-Pace. Även om den inte kommit undan kritik i våra tester ska den representera en nystart för märket med modern drivlina och annorlunda design.

Och faktum är att drivlinan till viss del är utvecklade av svenska ingenjörer som tidigare jobbat på Saab, skriver Automotive News.

Den elektriska drivenheten har tagits fram av e-AAM, en division hos stora koncernen American Axle som tog över många av de ingenjörer som tidigare jobbade på Saab i Trollhättan före konkursen.

Det var 2014 som American Axle fick ett samtal från Jaguar/Land Rover om att titta på möjligheterna kring att utveckla en elektrisk drivenhet för en batterielbil. Resultatet blev Jaguar I-Pace, och nu ska e-AAM snart leverera en drivenhet till ytterligare en europeisk biltillverkare – men de vill inte avslöja vilken.

Saab bildade ett joint venture-samarbete med American Axle strax innan Saab gick i konkurs, och några år senare sålde Saab andelen i det som kom att kallas e-AAM.

Tanken var att utveckla en eldriven bakaxel för att göra bilar elektriskt fyrhjulsdrivna, något som är ganska vanligt idag men som var ovanligt då. En av de viktigaste fördelarna var aktiv momentstyrning, som kunde skicka rätt mängd kraft åt rätt håll vid rätt tillfälle för bättre fäste.

auto motor & sport fick som första motortidning provköra den eldrivna bakaxeln i en testbil vintern 2010. Systemet imponerade stort och hjälpte föraren på ett nästan magiskt sätt att både överstyra och stabilisera på snön, enligt vår utsände. Du kan läsa hela provkörningen här.



e-AAM utvecklade en tidig prototyp med elektrisk fyrhjulsdrift i Saab 9-3.



Prov: Så bra är Saab 9-3 med elektrisk fyrhjulsdrift
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT



Erik Söderholm

SVENSKA DAGBLADET

2. Uppgifter: Tesla stoppar investeringar i jättefabrik

Jon Velander / Omni Ekonomi

2019-04-11 22.33

Tesla och Panasonic skjuter upp planerna på att utöka kapaciteten för ”Gigafactory 1”, världens största fabrik för elbilsbatterier. Det skriver Nikkei Asian Review, utan att redogöra för sina källor.



Foto: Darius Kniuksta / TT

Företagen hade planerat att öka kapaciteten med 50 procent nästa år, men finansiella problem har tvingat dem att tänka om, enligt den japanska tidningen.

Beskedet väcker nya farhågor om efterfrågan för Teslas modeller. Elbilstillverkaren levererade 63 000 fordon det senaste kvartalet, vilket var långt under analytikernas förväntningar.

Jon Velander / Omni Ekonomi



3. Elon Musk lovar fler svenska Superchargers

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-04-11, 13:10

Kort och koncist besked på Twitter.



Tesla har byggt flera snabbladdare i de norra delarna av Norge, och även längs den svenska Norrlandskusten. Men inåt landet är det inte så tätt mellan Superchargerladdarna.

Det reagerade nyblivna Model 3-ägaren Björn Forslund på – och han påpekade det för Elon Musk på Twitter, något som uppmärksammades av svenska Teslaklubben.

"Plockade upp vår Model 3 i onsdags och vi älskar den. Körde från Stockholm hem till Luleå (90 mil) samma dag. Superchargernätverket är otroligt. Finns det någon chans att få lite Superchargerkärlek i norra delarna av Sverige? Vi skulle vilja åka till norska skidorter", skrev han.

Svaret från Elon Musk kom ganska snabbt och är väldigt koncist: "Visst".

Det här är förstås inget konkret och officiellt besked från Tesla, men det innebär trots allt att Elon Musk ändå vill bygga ut Superchargernätverket även i Norrlands inland. Där är det generellt sett ont om snabbladdare och inte heller det nya Ionitynätverket, som byggs av bland andra Volkswagenkoncernen, kommer bygga några laddare där i första skedet.



Så här ser dagens Superchargernätverk ut i norra Sverige.
Grå ikoner är snabbladdare som inte är färdigbyggda än.





4. Väntade tre år på sin Tesla, levererades till en annan köpare

Av Erik Söderholm, Publicerad i 2019-04-12, 07:29

Tre förväntansfulla år senare – nu kör någon annan hans Tesla Model 3. Men Tesla håller inte med.



Tesla har på allvar kommit igång med produktionen av Model 3. Här i Sverige hamnade Teslas billigaste elbil högt upp på listan över landets mest registrerade för mars månad, och även i Norge är trycket högt.

Även om många Teslaköpare som sett fram emot sin Model 3 länge också är nöjda med sina bilar, finns det gott om exempel på nyblivna ägare som rasar över hur de blivit behandlade.

Tesla har vid flera tillfällen skickat ut meddelanden om att bilen finns att hämta när den i själva verket inte är klar för leverans, och nu kommer rapporter från Norge om hur en Teslaköpare blivit ännu värre behandlad.

"Jag har kollegor som beställt efter mig men som redan fått sin bil"

Tor Inge Ulveseth, som förhandsbokade en Tesla Model 3 för tre år sedan, gjorde det för att kunna bli en av de första att köra Model 3. Men så blev det inte. Förväntad leverans var 16–29 mars, men han har inte hört något från Tesla och när han själv kollade registreringsnumret på en norsk sida såg han att den redan var registrerad på en annan ort.

"Jag har kollegor som beställt efter mig men som redan fått sin bil. Det är otroligt irriterande", säger han till Teknisk Ukeblad.

Han har flera gånger försökt ringa Tesla, men han får inga besked och beskriver situationen som kaotisk.

En annan Teslaköpare som Teknisk Ukeblad varit i kontakt med fick beskedet att hans bil inte kunde hittas, för den skulle stå på en båt på väg till Norge, men registreringsnumret var redan registrerat i Oslo.

Tesla beklagar – men ingen kör "någon annans" bil

Teslas norska kommunikationschef Even Sandvold Roland beklagar att vissa kunder råkat ut för leveransproblem. Men enligt honom blir köparen ägare till sin bil först när leveransen är gjord, så att någon skulle köra iväg med "någon annans Model 3" håller han inte med om.

Han tillägger att Tesla förstår om kunderna är frustrerade för att vissa beställningar försenades eller inte följdes upp på rätt sätt.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Fiat/Chrysler betalar miljardbelopp – för att åka snålskjuts på Tesla

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-04-07, 20:30

Omkörda av nästan alla konkurrenter – nu kommer räddningen för att klara sig undan utsläppsböter.



Jeep är en del av Fiat/Chrysler-koncernen som knappast bidrar till att sänka utsläppssnittet. Inte heller Fiat eller Alfa Romeo har haft någon elektrifieringsstrategi.

Få biltillverkare är så illa ute när det gäller EU:s kommande utsläppsregler som Fiat/Chrysler. Koncernen har knappt satsat något alls på laddbilar och det kommer straffa sig hårt när EU skärper utsläppsreglerna för biltillverkarna.

Men nu kan en lösning vara i sikte, enligt uppgifter till Financial Times. Fiat/Chrysler ska enligt uppgifterna betala miljardbelopp för att skapa en så kallad "avgaspool", vilket innebär att Teslas bilar kan räknas in i Fiat/Chryslers och därmed sänka den genomsnittliga utsläppssiffran. Därmed kommer koncernen undan EU:s utsläppsböter som kunde ha hamnat på mellan 7 och 20 miljarder kronor, enligt vissa analytiker.

Eftersom Teslas bilar räknas som lokalt utsläppsfria drar de ned snittet ordentligt för Fiat/Chrysler.

EU:s nya krav är att nya personbilar inte får släppa ut mer än 95 gram koldioxid per kilometer i genomsnitt från och med 2020. Fiat/Chrysler var förra året en bra bit från målet med 123 gram per kilometer.

Fiat/Chrysler ligger långt bakom de flesta konkurrenter när det gäller elektrifiering. Den tidigare koncernchefen Sergio Marchionne var rabiat motståndare till elbilar och även om det till exempel finns laddhybridversioner av vissa modeller, och fler laddmodeller är på gång, ligger de flesta utmanare betydligt bättre till.



6. Här är bilmärket som nästan klarar nya utsläppsreglerna redan nu

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-04-10, 05:57

Volvo är med bland "värstingarna" med störst skillnad mellan verkliga utsläpp och EU:s nya utsläppsmål.



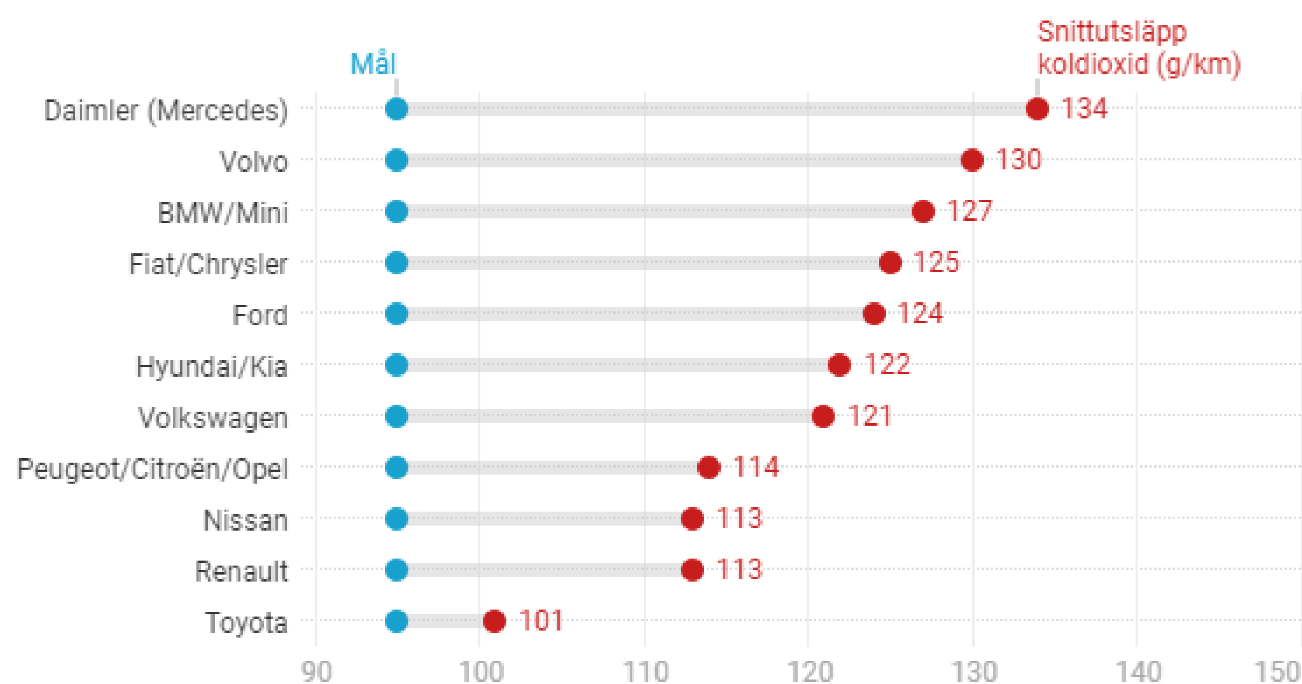
Bilanalytikerna på Jato Dynamics har sammanställt en lista över hur biltillverkare som bygger fler än 300.000 bilar om året ligger till utsläppsmässigt när det gäller koldioxidutsläpp, med siffror från förra året.

Det visar sig att ingen av biltillverkarna idag når EU:s kommande koldioxidgräns på 95 gram per kilometer – men den ska heller inte införas förrän 2021.

Allra bäst till ligger Toyota som idag har ett koldioxidsnitt på 101 gram per kilometer, mycket tack vare hybridmodellerna.

Fiat/Chrysler ligger ganska illa till men ska nu betala miljardbelopp till Tesla för att skapa en så kallad "utsläppspool" för att på så sätt kunna räkna in Teslas nollutsläppsbilar i sin egen vagnpark. Då kapas utsläppen, även om det alltså kostar koncernen enorma belopp.

Mercedesägaren Daimler ligger sämst till med ett koldioxidsnitt på 134 gram, och Volvo hamnar på näst sista plats med 130 gram. Även BMW och Mini har en bit kvar, trots att båda två satsat på laddbilar med lägre utsläpp.





[Försäljningen av dieselbilar sjönk kraftigt i Europa under 2018 – lägsta sedan 2001]



[Nytt dieseltest avslöjar låga utsläpp även i verklig trafik – BMW i topp]

Erik Söderholm



7. Ford tonar ned förväntningarna på självkörande bilar

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-04-11, 10:19

Ford tonar ner förväntningarna på självkörande bilar: ”Vi har överskattat förmågan”.



Fords vd Jim Hackett

Fords vd Jim Hackett säger att företaget överskattat både hur snart självkörande bilar finns på marknaden och hur pass avancerad teknik deras första självkörande bil kommer ha, skriver Auto Express.

Ford har tidigare sagt att deras första autonoma bil ska ha vare sig ratt, gas- eller bromspedal och att navigationen ska ske med så kallad geo fence-teknik. Kraftigt förenklat kan man jämföra geo fence med de kablar som hindrar robotgräsklipparen från att fly – fast med GPS-teknik.

Men utvecklingen går långsammare än förväntat och riktigt hur den kommande bilen ska fungera och vilken teknik som den får återstår att se, menar Ford.

Men när tekniken med självkörande bilar väl är tillräckligt förfinad och raffinerad så kommer den ändra vårt sätt ett se på mobilitet, menar Jim Hackett.

"När vi når ett genombrott kommer logistik, körmönster och städer att se helt annorlunda ut. Jag kommer inte vara vd för Ford när det sker, men jag ser det tydligt framför mig", säger Jim Hackett.

Jim Hackett öppnar också för att när detta sker kommer det göras i samarbete med andra fabrikat.

"När vi lanserar detta på marknaden, så kommer det att bli kraftfullt. Det kommer att bildas allianser vi ännu inte kommunicerat ut, som ska säkerställa att vi inte tar all ekonomisk risk själva."



8. BMW, Mercedes och Volkswagen riskerar miljardböter

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-04-09 10:50

Ska ha försenat införandet av AdBlue för dieselbilar och partikelfilter för bensinbilar.



Tre stora biljättar anklagas nu av EU för att ha gjort en hemlig överenskommelse – som kan kosta dem miljardbelopp i böter.

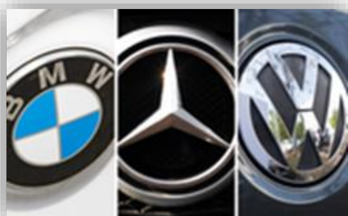
Det är BMW, Volkswagenkoncernen och Mercedesägaren Daimler som anklagas för att ha bildat ett slags kartell för att försena utrullningen av teknik som skulle ha kunnat sänka utsläppen från både bensin- och dieselmotorer.

Mellan 2006 och 2014 ska biltillverkarna ha haft ett hemligt samarbete kring användningen av AdBlue, reningssystemet som ska sänka utsläppen av kväveoxider från dieselbilar. Mellan 2009 och 2014 ska biltillverkarna ha samarbetat för att försena införandet av partikelfilter i bensinbilar.

Det är tillåtet att samarbeta för att förbättra produkter, men inte för att göra raka motsatsen, säger Margerethe Vestager, EU-kommissionär med ansvar för konkurrensfrågor.

Biltillverkarna får nu svara på anklagelserna. Bötesbeloppet om de fälls kan bli upp till tio procent av årsomsättningen.

BMW har redan reserverat tio miljarder kronor för eventuella bötesbelopp, vilket riskerar sänka BMW:s marginal från målet på 6–8 procent med 1–1,5 procentenheter, skriver nyhetsbyrån Direkt.



Volkswagen, BMW och Mercedes misstänks för olaglig utsläppskartell



9. PSA-chefen om bilindustrins framtid: ”Det blir kaos!”

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-04-09 15:55, uppdaterad 2019-04-10, 09:42

Carlos Tavares är vd för PSA-gruppen och har ansvar för Peugeot, Citroën, DS och Opel. Han har gjort sig känd för sin frispråkighet och i en färsk intervju med brittiska Autocar gör han inget undantag.



Den här gången förutspår han kaos inom bilindustrin från nu fram till 2030. Han menar att många biltillverkare kommer få svårt att klara av omställningen till elektrifiering och möta skärpta utsläppskrav.

"Det kommer att vara kaos mellan nu och 2030. Förhållandena kommer vara extremt selektiva och bara de starkaste kommer överleva. Alla kommer inte klara av elbilsvägen."

Carlos Tavares säger också att PSA-gruppen inte aktivt söker efter nya förvärv – men att om ett tillfälle dyker upp kommer man inte stå handfallna. 2017 köpte PSA-gruppen Opel av General Motors, och de började gå med vinst betydligt snabbare än väntat. Tydligt ledarskap är nyckeln bakom framgången, enligt Carlos Tavares.

"Vi införde ett ledarskap som saknades. Det är tråkigt att se hur Opels vd Michael Lohscheller få sån skarp kritik. Jag gillar det inte. Opel har haft röda siffror i 50 år, nu gör de vinst och han får kritik, det är oetiskt."

Dieselmotorns framtid avhandlades också. Och Carlos Tavares är kritisk till det generellt sett "tvångsmässiga svartmålandet av dieselmotorer."

I en tidigare intervju med oss på auto motor & sport uttryckte Carlos Tavares stark kritik mot att biltillverkarna tvingas in i elektrifiering snabbare än vad de klarar av på egen hand. Det har gjort europeisk bilindustri beroende av batteritillverkning i Asien – vilket gör 40 procent av bilarproduktionens värde fösvinner ut ur Europa.



10.Volkswagen säkrar upp litiumtillgången – i avtal med kinesiskt bolag

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-04-10, 15:49, uppdaterad 2019-04-10, 16:51

Volkswagenkoncernen och den kinesiska tillverkaren Ganfeng har ingått ett avtal rörande långsiktiga litiumleveranser för battericeller.



I avtalet ingår att Ganfeng ska leverera litium till Volkswagenkoncernen och dess leverantörer under de kommande tio åren. Ett viktigt avtal för Volkswagenkoncernen som under den tiden ska lansera fler än 70 helt eldrivna fordon.

"Under de kommande tio åren kommer Volkswagen-koncernen att lansera mer än 70 nya rena elfordon. Det betyder att cirka en fjärdedel av de fordon vi levererar år 2025 är eldrivna. Följaktligen får vi en snabb ökning av råvarubehovet för battericellproduktion de kommande åren", säger Stefan Sommer, chef för komponenter och inköp vid Volkswagen AG.

Ganfeng och Volkswagengruppen ska dessutom samarbeta med återvinning och så kallade Solid State-batterier. En typ av batteri med en fast elektrolyt istället för flytande. Fördelen med Solid State-batterier är att de klarar betydligt fler laddcykler utan att bli utslitna.

[Kampen om råvarorna är igång – Kina tveklöst i toppen]

[Bättre elbilsbatterier på gång: 70 procent högre energitäthet]

[Biltillverkarna går samman för att ta ansvar i gruvorna – bort med barnarbetet]

[Bakläxa för biljättarna – kobolt i elbilsbatterier bidrar till misär]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Lexus bekräftar minibuss baserad på Toyota Alphard

Mattias Rabe 9 april 2019

Jo då, visst är det en MPV som Lexus är på väg att släppa. Det ser vi med all tydlighet på den nya teaserbild som nu släppts.



Toyota Alphard i vitt.

I förra veckan skrev vi, i samband med en teaserbild, om ryktet att Lexus ska släppa en famil-jefraktare, sannolikt baserad på Toyota Alphard som kan transportera upp till åtta sittande per-soner. Ryktet kan nu ses som verifierat då Lexus har släppt ännu en teaserbild. Denna gång bjuds vi återigen på en dunkel bild men vi får ändå se desto mer. Vi får nämligen se modellens silhuett, plus den så tydliga detalj som avslöjar släktskapet med Toyota Alphard.

Lexus minibuss får alltså samma unika utformning på B-stolpen som Alphard, men krönt med en kromyta som går ihop med delar av fönsterlisterna.

Lexus LM tros modellen heta då den japanska biltillverkaren nyligen har varumärkesskyddat beteckningarna LM 350 och LM 350h.

Premiär för Lexus-MPV:n blir det på bilsalongen i Shanghai senare under april månad. Själva marknadslanseringen sägs äga rum nästa år, förmodligen enbart i Kina och i Japan där biltypen är populär. Till Europa lär modellen aldrig hitta.

I Japan kostar Alphard mellan 266 000 och 585 000 kronor beroende på modellversion. Räkna med ett högre pris för Lexus LM.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Karma Revero skiftar till BMW-motor

Peter Klemensberger

9 april 2019

Coupén Karma Revero kommer i ny skepnad 2020 – med motor från BMW och med bättre prestanda. Bilen täcks av i Shanghai.



Laddhybridsportbilen Karma Revero skiftar motorleverantör – från General Motors till BMW. Motorn är trecylindrig och försedd med dubbelturbo, mer säger man inte i dagsläget men förmodligen är det samma motor på 1,5 liter som finns hos BMW i8.

Med motorbytet görs även en uppdatering på den elektriska sidan. Litiumjonbatterierna är av NMC-typ och en ny typ av dubbla tvärmonterade elmotorer driver bakhjulen.

I och med uppdateringen kapas sprinten 0-100 med närmare en sekund och ska ta 4,5 sekunder.

BMW är dock inte nya i huset, redan 2015 inleddes ett samarbete rörande utveckling av bilens genereringssystem.

Uppdaterade Karma Revero ska täckas av under bilsalongen i Shanghai. I montern står ytterligare två fordon: ett koncept framtaget med Pininfarina och det eldrivna elbilskonceptet Vision.

Peter Klemensberger



13. Audi S6 och S7 får 3,0 V6 TDI med 48V-teknik, 349 hk och 700 Nm

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-04-11, 12:53

Övriga marknader får den vassa biturbon 2,9 TFSI V6 med 450 hk, samma som i Audi RS 4 Avant och RS 5 Coupé/Sportback. Är det utsläppskraven som spökar i Europa? Vilken motor skulle du föredra?



För ganska exakt ett år sedan lanserade Audi den nya sportversionen RS 5 Sportback, som komplement till Audi RS 4 Avant och RS 5 Coupé. Att de skulle följas av Audi S6 Sedan, S6 Avant och S7 Sportback var ingen vild gissning och nu får vi de första faktauppgifterna och bilderna.

Det som är något förbryllande är att Audi S6/S7 får 3,0 V6 TDI i Europa, medan andra marknader istället erbjuds 2,9 TSFI V6. Biturbo-bensinmotorn är ett samarbetsprojekt mellan Porsche och Audi. Toppeffekten anges till 450 hk och 600 Nm.

Vi européer får trösta oss med att TDI V6 ger 349 hk (257 kW) och ett imponerande vridmoment på 700 Nm mellan 2.500–3.100 rpm. Turbofördröjningen ska vara minimerad – obefintlig, hävdar Audi – med hjälp av en 48 volt elektrisk kompressor (elturbo) som har responstiden 250 millisekunder.

Dieselmotorn får också hjälp av Audis lätthybridsystem, "BAS" (belt-alternator-starter) och ett litiumjonbatteri på 10 Ah som lagrar bromsenergin. Vid acceleration kan BAS-enheten skjuta till 8 kW (11 hk) för att uppnå en acceleration 0–100 km/h på 5,0 sekunder för S6 Sedan respektive 5,1 sekund för S6 Avant och S7 Sportback.

Precis som på tidigare modeller som fått 48V BAS-enhet fungerar systemet även som startmotor, med ett mjukt ingrepp tack vare remdrift. Stopp/start-systemet kan slå av motorn vid inbromsning (22 km/h) och även hjälpa bilen att "segla", det vill säga frirulla, i upp till 40 sekunder. Lätthybridsystemet ger bränslebesparing "på riktigt", som Audi uttrycker det, och föraren kan förvänta sig en minskad förbrukning på runt 0,4 l/100 km.

Bränsleförbrukningen för Audi S6 Sedan ligger på 6,2–6,3 l/100 km enligt NEDC-korr, S6 Avant och S7 Sportback drar 6,5 l/100 km. CO_2-utsläppen ligger mellan 164–171 g/km.

Standard på alla S6 och S7 modeller är förstås Audis fyrhjulsdrift quattro. Grundinställningen är 60 procent kraft bak och 40 fram. Men om det behövs kan 70 procent fördelas till framhjulen, respektive 85 procent bak.



+28 BILDER

En nyhet på S-modellerna är att det numera erbjuds luftfjädring som alternativ till sportdämparna. En annan nyhet är att keramiska bromsskivor finns som alternativ till stålskivorna, då sparar man nio kilo av ofjädrad vikt.

Audi S6 Sedan, S6 Avant och S7 Sportback ska börja levereras under sommaren 2019. Priserna i Europa börjar vid 76.500 euro för Audi S6 Sedan, 79.000 euro för S6 Avant och 82.750 euro för S7 Sportback.



Nya Audi A6 officiell – får lätthybrid och autonom teknik från A8



Premiär för Audi RS 5 Coupé – nytt designspråk och ny motor



Audi A7 provkörd: "Otroligt teknikladdad och lyxig"



Audi RS 4 Avant – legendariska sportkombin tillbaka med V6 biturbo



Audi A7 55 TFSI Sportback – andra generationen är här – fakta, bilder och svenskt pris



Audi A6 Avant – nya generationen får 48V lätthybrid som standard



14. Svenska köpare snuvas på Audis nya elsuv

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-04-11, 15:25

Nya detaljer om kompaktsuven Q2 med eldrift.



Bilden visar bensindrivna Audi Q2, inte eldrivna Q2L e-tron.

Förutom stora elsuven e-tron har Audi flera andra elbilar på gång. Viktigast för oss i Europa blir förmodligen Q4 e-tron, en lite mindre version av e-tron som dock dröjer till 2020.

Vid sidan av den ska Audi snart också visa upp en framtida stadsbil i form av konceptbilen AI me – men även den dröjer.

Men redan nu under våren ska Audi visa upp kompaktsuven Q2 med eldrift. På bilsalongen i Shanghai lanseras Q2L e-tron som blir 3,3 centimeter längre än vanliga Q2 och som blir helt eldriven. Vi skrev om den i november, och nu har de första tekniska specifikationerna kommit.

Audi Q2L e-tron får en elmotor på 100 kW (136 hk) och 290 Nm, och batteripaketet på 38 kWh ska ge knappt 27 mils räckvidd enligt den ganska tillåtande kinesiska körcykeln.

Nackdelen är att Audi Q2L e-tron inte kommer kunna köpas i Sverige – den ska enbart säljas i Kina, där den också byggs. Ett tråkigt besked med tanke på att den förmodligen hade kunnat utmana Kia e-Niro och Hyundai Kona Electric om svenska köpare.



Vi i Sverige kommer kunna köpa Q4 e-tron istället för Q2L e-tron,
men den dröjer tyvärr till 2020. Q2:an börjar säljas redan i sommar i Kina.



15. Officiell: Mercedes-AMG CLA 35 får 306 hk – gör 0–100 på 4,9 sekunder

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-04-09 12:25

Lilla fyrdörrarscoupén gör 0–100 på 4,9 sekunder och sällar sig till AMG-syskonen A 35 sedan och halvkombi.



Mercedes-AMG A 35 presenterades i gul kulör, så även med CLA 35.

Det är tre månader sedan Mercedes presenterade den helt nya generationen CLA och nu är det dags för prestandamodellen Mercedes-AMG CLA 35.

Vi känner igen faktauppgifterna från de tidigare visade AMG-syskonen A 35 sedan och halvkombi. Det innebär standard AMG Speedshift 4Matic fyrhjulsdrift, sjustegad dubbelkopplingslåda DCT 7G och en 2,0-liters bensin turbo som ger 306 hk (225 kW) och 400 Nm. Tillräckligt för 0–100 km/h på 4,9 sekunder, vilket med fördel uppnås med hjälp av "Race-Start" (launch control).

På utsidan hittar vi de sedvanliga AMG-attributen med bland annat 18-tumsfälgar, 19 tum är tillval. Innanför fälgarna hittar vi stora bromsskivor (350/330 millimeter) med fyrkolvsok fram, enkelkolv bak. Interiören känner vi igen från Mercedes-AMG A 35, med bland annat dubbla skärmar.

Chassit är givetvis AMG-behandlat med tuffare sättning på stötdämpare och fjärdrar, samt hårdare bussningar. Extra förstyvningsstag i framvagnen ska förbättra styrkänslan, jämfört med vanliga CLA.

Några svenska prisuppgifter för Mercedes-AMG CLA 35 får vi inte men som jämförelse börjar Mercedes-AMG A 35 vid 421.900 kronor. Närmaste konkurrenter blir kommande Audi S3 samt BMW M230i Gran Coupé. Nu återstår bara att vänta på toppmodellerna AMG 45, som antas få ytterligare cirka 100 hk i toppeffekt.



+30 BILDER



Mercedes-AMG A 35 är nya inträdesbiljetten till AMG-världen



Volkswagen blåser nytt liv i Golf R 400 – ska utmana Mercedes-AMG A 45



Nya Mercedes CLA är här – med fokus på körglädje



TEST: Audi S3 sedan, BMW M235i, Mercedes CLA 45 AMG 4matic



Nya Mercedes A-klass Sedan har världens lägsta luftmotstånd



Första intrycket av Mercedes CLA 45 AMG

ViBilägare

16. Kia e-Soul – rapport från provkörningen

Publicerad 9 april

Text Fredrik Diits Vikström

DIREKTRAPPORT

45 mil ska den komma på en laddning. Maria Dahlin är i Frankfurt för att testa nya generationen av fyrkantiga elbilen Kia Soul.



Hej Maria! Är det bara elektriskt som gäller för Soul nu?
– Hej Fredrik! Ja, i Europa kommer den hädanefter bara att säljas som elbil, under namnet e-Soul.
Vad tycker du om den då?
– Den raka bakdelen är en vattendelare. Antingen gillar man designen skarpt eller också inte alls. Jag tycker att den ser frän ut. Jag gillar också det höga insteget och den luftiga kupén. Och äntligen finns en app så att man kan se laddstatus med mera, något jag saknat i exempelvis Kia e-Niro och Hyundai Kona Electric.
Hur är den att köra?
– Sportläget är himla kul, även om det drar extra. Bilen känns pigg. Men jag tycker mig höra ett irriterande vindljud, som ett ylande, när man kommer upp i motorvägsfart.
När börjar den säljas och vad blir priset?
– Priserna är inte fastställda än men borde bli det om några dagar. Så fort det är klart tänker Kia starta försäljningen i Sverige. Det enda Kia kan säga är att e-Soul blir billigare än e-Niro, som kostar från 444 900 kronor eller 384 900 kronor efter statlig bonus.
– Jag tror att e-Souls öde beror mycket på prissättningen. Det gäller att inte hamna för nära e-Niro, som kan erbjuda större bagageutrymme.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

17. Provkörning av Lexus RC 300h F Sport

Robin Törnros 9 april 2019

Lexus uppdaterar sportcoupén RC med ett vassare slipat utseende som efterliknar värstingen LC, men hur sportig är RC egentligen?



Jag blir hänvisad till en knallorange RC 300hsom Lexus personal precis putsat klart. Färgen kallas Solar Flare och kräver en del av sin åskådare. Men några den verkligen tilltalar är bin som sitter här och där på den vasst designade karossen. De verkar tro att det är en blomma.

Det är tydligt var inspirationen till de uppdaterade detaljerna har hämtats. RC försöker efterlikna det större, lyxigare och avsevärt mycket dyrare syskonet LC. Lyxcoupén som lanserades 2017. De tidigare strålkastarna med friliggande LED-slinga är bortplockade och mer kompakta ersättare sitter på dess plats. Även bakljusen har fått en ny utformning, en L-formad LED-slinga dominerar. I övrigt är det i stort sett likadan design som tidigare. Det vill säga en design som utstrålar supersportbil och får många huvuden att vridas när den passerar.

Jag slänger upp den långa dörren och kliver in i förarsätet. Med tanke på bilens färg och extrema utseende känns det som att jag borde ha en bakvänd keps på huvudet för att smälta in. Stolen är densamma som tidigare med ganska fast stoppning och rejäla sidostöd, men är för den delen inte trång. Snarare tvärtom.

Ratten är knubbig och har inte fått den nya design som hittas hos LC och ES, ytterligare en kvarleva är växelväljaren som måste föras åt sidan och kuggas ned genom kulissen till Drive-läge. En detalj som inte känns modern. Nedanför denna sitter dock en ny kontroll till infotainmentskärmen. Den joystick-liknande klumpen har bytts ut mot pekplatta. Liksom i syskonet ES krävs en del tillvänjning för att lära sig hitta rätt och den är väldigt känslig.

Motorljudet från den 2,5 liter stora fyran är förvånansvärt bra tills jag med sidorutan öppen puttrar förbi en stenmur och förstår att ljudet bedrar. I kupén spelas fejkat motorljud upp i högtalarna, men utanför bjuds ingen upplevelse du kan förvänta dig utifrån bilens utseende. Det gäller även när jag pressar ner gaspedalen. Bensinmotorn med 181 hästkrafter och 221 newtonmeter får hjälp av en elmotor på 143 hästar. Sammanlagt ger de en effekt av 223 hästar. Alltså exakt samma drivlina som före uppdateringen.



Vid acceleration ger motorn ifrån sig ett högt monotont surrande och RC skickas mjukt iväg.

Vid acceleration ger motorn ifrån sig ett högt monotont surrande och RC skickas mjukt iväg. Någon vidare sportbilsprestanda är det inte fråga om. 0-100 km/h avklaras på 8,6 sekunder, endast 0,3 sekunder snabbare än det tyngre syskonet ES. Toppfart är 190 km/h. Fjädringen är mer satt åt komfort än sport och RC har en avslappnad inställning till körning. Den blir aldrig vass eller underhållande. Med andra ord matchar dess prestanda inte det extrema utseendet. Det känns som att detta är en bil för den som vill synas men inte prioriterar körupplevelsen.

Lexus RC kostar från 479 900 kronor vilket gör att den placerar sig i en prisklass där det finns avsevärt mycket bättre och mer underhållande konkurrenter. Dagens provkörningsbil är utrustad med F Sport-paketet som betyder annat mönster i grillen, 19-tumsfälgar, aluminiumpedaler och annan instrumentering. Gällande det sistnämnda är det inspirerat av supersportbilen LFA med en aluminiumring i centrum som kompletteras av TFT-skärmar. Beroende på inställning kan ringen flytta sig åt sidan för att visa en större skärm. Andra utrustningsnivåer har konventionella instrument med separat varvräknare och hastighetsmätare.

RC 300h F Sport kostar från saftiga 570 400 kronor. Under året kommer Lexus även att lansera den uppdaterade versionen av värstingen RC F. En femliters V8 med cirka 480 hästkrafter får karossformen att komma till sin rätt men då närmar sig priset också det större syskonet LC som även den erbjuder samma drivlina. LC har också en modernare konstruktion.

Här i Sverige känns RC lite avig som modell och det är en bil som lämpar sig bättre i exempelvis USA. Att Lexus utlovar denna uppdaterade version som mer sportig än tidigare kan endast appliceras när det kommer till designmässiga förändringar. I övrigt är den lika slätstruken som tidigare. Att Lexus har börjat kalla sina bilar för ”självladdande hybrid” är mest bara en beteckning som uppstått för att de inte har några laddhybrider. I verkligheten är det samma sorts hybridfunktion som funnits hos exempelvis Toyota Prius från sent 1990-tal.



Många vassa veck och bakljus som nu liknar de hos LC, om man kisar.



Ratten är i stort sett likadan som tidigare.

Det här är nytt!

Utseende
Både strålkastare och bakljus efterliknar de vi sett hos syskonet LC.

Sport
Lexus hävdar att den ska vara sportigare än tidigare. Det är dock svårt att märka.

Klockan är hämtad direkt från syskonet LC.

Det sportiga utseendet matchar inte den prestanda RC levererar.

Lexus RC 300h F Sport

Pris
570 400 kronor, säljs nu.

Motor
Bensin-el. Längsmonterad 4-cyl radmotor 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem/Kamkedja. Kompression 13,0:1. Borrning/slag 90,0/98,0 mm, cylindervolym 2 494 cm3. Max effekt 181 hk (133 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 221 Nm mellan 4 200-5 400 r/min. Elmotor 143 hk (105 kW), total effekt 223 hk, batterityp nickelmetallhydrid.

Kraftöverföring
Motor fram, bakhjulsdrift. Steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,4 meter.

Bromsar
Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd f/b i.u, däck fram 235/40 R19, bak 265/35 R19.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 273, längd 470, bredd 184, höjd 140, spårvidd f/b 158/157. Markfrigång 13,5. Tjänstevikt 1 735, maxlast 435, max släpvagnsvikt 0. Tank 66 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 340 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 8,6 s, toppfart 190 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP): Stad 0,52 l/mil, landsväg 0,49 l/mil, blandad körning 0,50 l/mil. CO2 114 g/km.

Garantier Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt 1 918 kronor under de tre första åren därefter 426 kronor per år.

Rivaler



Audi A5 40 TFSI Coupé
En avsevärt mycket modernare bil då dagens generation kom 2017. Även rejält mycket billigare.
Pris: 430 000 kronor.



Mercedes C 200 Coupé
Både A5 och C-klass kan kanske upplevas som slätstrukna i jämförelse med RC men de är bättre bilar.
Pris: 392 900 kronor.



GALLERI
Lexus RC facelift 2019
6 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

18. Historien om BMW 6-serie E24

Erik Wedberg 7 april 2019

Stekaren från sjuttiotalet. Första generationen BMW 6-serie, internkod E24, lockade med komfort och rena former. Här har du hela historien om coupé-modellen.



Kontrasterna var stora när den första 6-serien presenterades våren 1976. Föregångarens råa framtoning med stora vingar och racemässiga dekalering var som bortblåst på den nya coupén, ritad av Paul Bracq, som i stället var elegant och diskret.
Förändringen av coupémodellen speglade hela företagets förvandling från ett litet och förlusttyngt företag till ett ekonomiskt stabilt och nästan konservativt märke vid mitten av 1970-talet. BMW hade vuxit upp.

Men planeringen av de nya modellserierna E24 (6-serien) och E23 (7-serien) kunde ha varit bättre. Produktionen skulle komma igång 1975-1976, det vill säga precis vid oljekrisens kulmen. Flera konkurrenter avvaktade med nya, stora och bränsletörstiga modeller men BMW vägrade att låta sig påverkas och i mars 1976 lanserades märkets hittills mest avancerade och lyxiga modell.

”För folk med klöver över”, löd rubriken på Teknikens Världs första provkörning av BMW 633 CSi 1976. På spanska vägar stiftade Åke Borglund bekantskap med nya BMW-coupén som skulle kosta cirka 120 000 kronor på den svenska marknaden. I de tvära och snabba spanska kurvorna noterade Borglund att 6-serien hade lärt sig det som var den verkliga vägvagnens adelsmärke, att förlåta förarens synder och korrigera sig själv.

BMW 6-serie krävde inte mycket av sin förare, den var snarare så perfekt att den nästan blev tråkig. Företrädaren 3,0 (E9) hade för vana att överraska sin förare med bakvagnsinstabilitet precis före släppgränsen. Detta hade botats på 6-serien genom nya hjulvinklar, bredare spårvidd, krängningshämmare fram och bak samt något längre fjädringsväg. Bakvagnen var fortfarande dubbelledad, vilket enligt utvecklingschefen doktor Manfred Huber berodde på att en de Dion-axel skulle ta alldeles för mycket plats från bagageutrymmet.



I reklamen påstods att 6-serien var fyrsitsig – en sanning med modifikation. Som vanligt med coupéer fick man betala dubbelt för sin fåfänga. Priset var högre och utrymmena sämre. 6-serien var inget annat än 2+2-sitsig.

Den nya servostyrningen var en nyhet värd att notera. Servoverkan var progressiv – den minskade i takt med att motorvarvet ökade. Resultatet blev att parkeringsmanövrar som annars hade krävt brottararmar gick lekande lätt men att styrningen i höga farter ändå hade hela vägkänslan kvar. Minst lika intressant för bilnörden var färddatorn som gjorde det möjligt att via instrumentpanelen avläsa bland annat kylvatten- och bromsvätskenivåer, att bromsljusen fungerade och när det var dags att byta bromsbelägg.

En stor del av lyxkänslan satt i ljudnivån. Det höga vindbruset i de gamla modellerna som saknade mittstolpar hade eliminerats genom att sidofönstren tätades mot den kraftiga störtbågen som omgav kupén. Dessutom hade mängden ljudisolerande material nästan dubblats till 41,4 kilo. Följden blev att många förare drabbades av fartblindhet och att motorn hördes mindre än tidigare. Det var kanske synd, den numera nästan klassiska sexcylindriga motorn hade förfinats ytterligare och var nu bättre än någonsin.

6-serien fanns som 628 CSi, 630 CS, 633 CSi, 635 CSi samt värstingen M635CSi men redan nu började BMW slira en aning på modellbeteckningarna. 633 CSi hade nämligen bara en 3,2-litersmotor, något som också påpekades av Åke Borglund. Mellanmodellen 633 CSi tilltalade många köpare med sin kombination av komfort och prestanda. Den riktiga storsäljaren blev emellertid toppmodellen 635 CSi som fann drygt 45 000 köpare mellan 1977 och 1989.

635 CSi var i grunden samma bil som de övriga i 6-serien men avsedd att blidka den kundkrets som inte nöjde sig med 633-modellens mjuka och civiliserade framtoning. Utvändigt stack 635 CSi ut med sin rejäla spoiler fram och den lite mindre på bakluckan. Inuti fanns extra lyx i form av elmanövrerad sollucka med ventilationsläge, elektriska fönsterhissar och läderklädsel.

Den raka sexan var här förstorad till 3 453 kubikcentimeter. Den var både uppborrad och hade kortare slaglängd för bättre egenskaper: Högre effekt och bättre vridmoment på låga varv, högre litereffekt samt lägre kolvhastighet. 20,5 nya hästkrafter blev vinsten i siffror. Växellådan var en tungspakad Getraglåda med ettan bakåt närmast föraren. Likt få eller ingen konkurrent lyckades 635 CSi kombinera sportbilens prestanda med lyxbilens körbarhet i lägre hastigheter och blev därmed en stor framgång.

LÄS MER: [**Historien om BMW 8-serie**]



630CS var instegsmodellen i Europa
ända tills den byttes ut mot 628CSi med insprutningsmotor.



Chefsdesigner Paul Bracqs design vann ledningens gillande och slog ut ett förslag från självaste Giugiaro. De okonstlade coupédragen stod sig bra formmässigt långt in på 1980-talet.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

19. Volvo visar PV36 på Techno Classica

Mattias Rabe 9 april 2019

Världens största gammelbilsmässa, Techno Classica i tyska Essen, äger rum 10-14 april. Där kommer ett tusental utställare att visa upp fantastiska bilar. En av alla dessa bilar står i Volvos monter där PV36 kommer att kunna beskådas.



Omkring 200 000 besökare väntas betala entré för att titta på de tusentals bilar som ställs ut på Techno Classica Essen som öppnar i morgon onsdag den 10 april. Till denna världens största utställning av historiska bilar tar Volvo Cars med sig en PV36, eller Carioca som den kom att kallas under 1930-talet. Det rör sig inte om vilken PV36 som helst utan om det exemplar som mellan 1935 och 1938 ägdes och kördes av Gustaf Larsson, en av de två Volvo-grundarna. Han sålde bilen 1938 till en Per-Erik Wallin som lät den gå i arv under flera årtionden framöver. I dag står bilen, när den inte är i montern på Techno Classica, på Volvos museum i Göteborg.

PV36 var Volvos första modell med strömlinjeformad kaross, starkt inspirerad av hur bilarna i USA såg ut under 1930-talet. ”Art Deco i rörelse” kallades designtrenden som egentligen gick under namnet ”Streamline Moderne”. PV36:an hade föregåtts av riktigt kantiga fordon så som ÖV4, PV4 och PV651.

Ingenjör Gustaf L.M. Ericsson hade redan tidigare under 1930-talet fått i uppdrag att ta fram en strömlinjeformad modell åt Volvo och 1933 visades konceptbilen Venus Bilo upp på Lidingö, en udda skapelse som stannade i just konceptstadiet. Men den blev ändå startskottet till PV36 som ritades av Ivan Örnberg som nyligen hade anställts av Volvo efter att ha varit verksam inom den amerikanska bilindustrin.

Beteckningen PV36 utgörs av två delar. Dels PV som står för Personvagn och dels 36 som syftar på årtalet 1936. Modellen lanserades 1935, men Volvo ville vara före sin tid och gav därför en beteckning som skulle få köparna en känsla av att de köpte en bil skapad för framtiden. Bland annat svenska polisen köpte ett antal PV36.



Under huven på Volvo PV36 satt, och sitter fortfarande i utställningsbilen, en sidventilssexa på 3,7 liter som levererar drygt 80 hästkrafter. Motorn är sammanlänkad med en treväxlad manuell låda med osynkad första växel.
Ur PV36 växte även modellen PV51 som kom 1936. Den var mindre och billigare än PV36 som på den tiden kostade 8 500 kronor, vilket i dag motsvarar cirka 265 000 kronor.
Utställningsbilen, som har chassinummer 85, är däremot ovärderlig i och med dess historia samt att den har få mil på mätaren och är näst intill i originalskick (vilket syns). Den har endast blivit omlackerad en gång, något som skedde tidigt under exemplarets existens.
Vid sidan om PV36 visar Volvo i sin monter på Techno Classica även upp en PV4 från 1929, en Amazon från 1966, en 164 från 1969, en 240 Turbo från 1981, en 850 T5-R från 1995 och nya S60 från 2019.



Konceptbilen Venus Bilo från 1933 som föregick Volvo PV36.

Klassiker

20. Golfbilar

Publicerad 2019-04-11 7:12

Text Mårten Carlsson

REKLAM

Tema golf, reklambilder från förr med mer eller mindra praktiska bilar att lasta kärra och golfklubbor i.



[Bildspel](#)
[10 GOLFBILAR](#)



Klassiker

21. Grattis Rolls-Royce Camargue!

Publicerad 17 april **2009**

I dag när Elias och Elis har namnsdag vill vi även uppmärksamma Camargue.



Camargue är Europas största floddelta och ligger i södra Frankrike. Camargue är också en häst-ras som funnits i området Camargue i tusentals år. Men framför allt är ju Camargue en **Rolls-Royce.**

Den stora coupén formgavs av **Paolo Martin** hos Pininfarina och är kanske inte den bil han nämner först i sitt cv, han har ju **Fiat 130 Coupé** och **Peugeot 104** att visa upp också. Och så den toktuffa **Ferrari Modulo** förstås.

Camargue utvecklades och byggdes helt utan kostnadsramar och var **världens dyraste** serie-tillverkade bil när den slutligen lanserades 1975. Den var baserad på **Silver Shadow** och hade samma 6,75-liters V8 och komplicerade fjädringssystem.

Camargue tillverkades under 11 år fram till 1986 och uppgifterna gårisär lite om exakt hur många exemplar som byggdes men fler än omkring 530 stycken blev det inte varav en **Bentley Camargue** byggd på specialbeställning. De flesta exemplaren gick på export, främst till USA.



Rolls-Royce Camargue Retractable Hardtop by Niko-Michael Coachworks 1987



22. Ericsson sågas: ”Är surt när någon förstör racet”

Publicerad 15 apr 2019 kl 06.48

LOS ANGELES. Sol, värme och storpublik. Söndagens IndyCar-tävling i Longs Beach i södra Kalifornien blev en succé. Men inte för de två svenska förarna, Felix Rosenqvist och Marcus Ericsson.



Felix slutade 10:a medan Marcus hamnade på 20:e plats sedan han fick loppet förstört redan under första varvet när han körde på konkurrenten Jack Harvey. En incident mellan Rosenqvist och Ericsson under tävlingen gjorde inte dagen muntrare.

Felix blev stängd av Marcus, som låg ett varv efter toppförarna, när han kom ut från pit lane efter sitt första depåstopp.

– Det kändes ganska bra efter att jag hade tagit två platser i starten, men sedan kom det där första depåstoppet och jag kom ut bakom Ericsson och där tappade vi sex sekunder. Så det var egentligen där vi förlorade racet. Jag hade nog kunnat ta någon plats till, men det var hög pace på alla där framme och det kändes svårt att kunna göra någon skillnad. Alla team verkade köra kvalvarv på kvalvarv hela tiden, så en tionde plats är okej. Vi gjorde ett dåligt kval igen den här helgen, så det är väl det som är den stora lärdomen från dagarna här i Long Beach. Det är bara att komma igen nästa gång.

Felix var irriterad över några tappade placeringar när Marcus, som då låg ett varv efter topp-förarna, inte släppte förbi honom.

– Det spelar ingen roll vem det är, det är bara surt när det är någon som blivit varvad som förstör racet när man vill ha de där fria varven när man ligger själv på röda däck. Det är vad det är, han följer väl bara instruktioner han får, säger Felix.

”Jag fick en stallorder”

Marcus var lätt olycklig efteråt när frågan kom upp.

– Jag fick en stallorder att inte släppa förbi någon. Jag vet inte varför, då jag ändå inte kunde vara med och fajtas om någon topplacering. Jag hoppas att jag inte skapade för mycket problem för Felix, sa Marcus till Radiosporten efteråt.

Rosenqvist och Scott Dixon var upprörda över att Marcus inte direkt släppte fram dem.

Händelsen inträffade när Rosenqvist kom ut från depån efter sitt första däckbyte och Marcus inte släppte förbi honom.

För Marcus Ericsson var dagarna i Long Beach fylld av motgångar.

Han fick aldrig chansen under lördagens kval att skaffa sig en bra tid, då det blev en tidig röd flagg när han var ute på banan.

Och så söndagens kollision redan under första varvet.

– Det var olyckligt det som hände. Det blev lite trafikstoppning i tredje kurvan och jag kom in med lite för hög fart för att få stopp på bilen, så jag körde in i bilen framför mig och fastnade ovanpå honom. Innan jag fick hjälp igen att komma iväg var vi ett varv efter och jag var tvungen att åka in i depån och byta vinge och få en ”drive-through” och allt vad det var.

– Från det momentet var racet i stort sett över för mig.

Bittert?

– Ja, det är klart att det är. Jag tycker att jag haft tre lovande helger och så blev det här en riktig skithelg, så det är klart att det är tråkigt. Men så är det ibland

Det blev några poäng i alla fall?

– Ja, exakt. Det blev några tröstpoäng.

Marcus fick 10 poäng för sin 20:e plats medan Felix åkte hem 20 poäng.

”Nöjd med insatsen”

Rosenqvist säger till SportExpressen att det var en tuff tävling.

– Det positiva var att jag kände att jag gjorde ett jävligt bra race. Jag låg och pushade hårt hela tiden även om det inte var mycket marginaler att jobba med. Från min egen sida känner jag mig nöjd med min insats, men jag är förvånad över att vi inte var snabbare med tanke på känslan jag hade i bilen. Men det är så det är, alla bra förarna låg där uppe och det var inte så mycket skillnad man kunde göra. Det var ganska statiskt.

Var det tajtare än vad du trodde att det skulle bli?

– Ja, det brukar vara mer mixat, med tanke på däcksblandningarna, men däcken var ganska jämna i dag. Så det gick inte att göra så mycket, säger Felix. ,0

SLUT